Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/1079

21. 08. 91

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Brigitte Adler, Ursula Burchardt, Klaus Daubertshäuser, Carl Ewen, Lothar Fischer (Homburg), Norbert Formanski, Monika Ganseforth, Michael Habermann, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Ilse Janz, Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Dr. Elke Leonhard-Schmid, Dr. Dietmar Matterne, Heide Mattischeck, Jutta Müller (Völklingen), Siegmar Mosdorf, Dr. Rolf Niese, Adolf Ostertag, Siegfried Scheffler, Ottmar Schreiner, Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Joachim Tappe, Hans Georg Wagner, Ernst Waltemathe, Dr. Konstanze Wegner, Hildegard Wester, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich
— Drucksache 12/842 —

Einbindung von Saarbrücken und Kaiserslautern in die Schienenschnellverkehrsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland

Bereits 1989 hat Bundeskanzler Helmut Kohl auf dem Deutsch-Französischen Gipfel gemeinsam mit Staatspräsident Mitterand zugesagt, daß im Zuge der Schienenschnellverkehrsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland die sogenannte Y-Lösung verfolgt wird, das heißt eine Verbindung über Saarbrücken–Kaiserslautern nach Mannheim hergestellt wird, die zumindest gleichwerdig ist der von Frankreich favorisierten Verbindung über Straßburg. Seither hat die Bundesregierung unnötig Zeit verstreichen lassen. Die Planungen für den Bau der Strecke sind immer noch nicht aufgenommen, geschweige denn sind die notwendigen Raumordnungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen eingeleitet worden. Inzwischen ist zu vernehmen, daß die Bundesregierung sich mit Frankreich auf eine Lösung zur Schaffung der genannten Verbindung verständigt habe, die zumindest zwischen Saarbrücken und Mannheim den Namen Hochgeschwindigkeitsstrecke nicht verdient. Demzufolge soll auf diuser Strecke nur ein reiner Ausbau durchgeführt werden; die zumindest teilweise Neutrassierung der Strecke, die erforderlich wäre, um diese Verbindung wirklich schnell zu machen, wäre in dieser „Lösung" nicht vorgesehen.

1. Sind die Expertengespräche mit Frankreich über die Schaffung einer Schienenschnellverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland inzwischen definitiv abgeschlossen worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 14. August 1991 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die aufgrund neuer Vorschläge in Frankreich und neuer Überlegungen in Deutschland im Dezember 1989 wieder eingesetzte deutsch-französische Arbeitsgruppe hat die ergänzenden Untersuchungen zur Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland im März 1991 abgeschlossen. Auf der Grundlage dieser Untersuchungen hat die deutsche Seite der französischen Seite den Vorschlag für eine Vereinbarung über den Bau dieser Schnellbahnverbindung unterbreitet. Die Gespräche hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

2. Welche Trassenvarianten sind untersucht worden für die Streckenführung zwischen Saarbrücken und Mannheim?

Im Rahmen der Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland wurden fünf weitere Trassenkombinationen aufbauend auf der nunmehrigen Konzeption des TGV-Est untersucht, wobei Elemente der fünf Trassenvarianten des Berichts vom Januar 1989 verwandt wurden. In der Relation Saarbrücken–Mannheim sehen drei Lösungen einen Ausbau der vorhandenen Strecke Saarbrücken–Ludwigshafen vor. Zwei weitere Lösungen umfassen den Ausbau der genannten Strecke bis Hochspeyer sowie einen Neubau Hochspeyer–Ludwigshafen.

3. Ist es zutreffend, daß die jetzt vereinbarte Lösung auf der 125 km langen Strecke zwischen Saarbrücken und Mannheim immer noch Fahrzeiten von über 1 Stunde erfordert, während auf dem 400 km langen Teilstück zwischen Paris und Saarbrücken Fahrzeiten von weniger als 2 Stunden benötigt werden?

Die Verhandlungen mit der französischen Seite sind noch nicht abgeschlossen. Bei der von der deutschen Regierung angestrebten Variante beträgt die Fahrzeit Paris–Saarbrücken 1 Stunde 48 Minuten. Die Fahrzeit Paris–Mannheim über Saarbrücken beträgt in diesem Fall 2 Stunden 52 Minuten.

4. Sind mit diesen durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten auf der Strecke Saarbrücken–Mannheim die Kriterien einer europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung erfüllt, wie sie im Bericht der von der EG-Kommission eingesetzten Arbeitsgruppe von Dezember 1990 definiert sind?

Die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft eingesetzte Arbeitsgruppe kommt in ihrem Bericht vom Dezember 1990 zu dem Ergebnis, daß zum Aufbau eines europäischen Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetzes dieses aus Neubaustrecken für Geschwindigkeiten über 250 km/h, Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten um 200 km/h und verschiedenen Verbindungsstrecken, die die Lücken im Netz schließen sollen, bestehen wird.

Die angestrebte Lösung erfüllt somit die Kriterien der EG-Arbeitsgruppe.

5. Die Bundesregierung argumentiert, daß der Bau eines Pfalztunnels zwischen Hochspeyer und Neustadt, der Kosten von 1 Milliarde DM verursachen würde, lediglich eine Fahrzeitverbesserung von sieben Minuten bringe und dies unverhältnismäßig sei. Ist der Bundesregierung bekannt, daß alternative Trassenführungen – beispielsweise ein Neubau zwischen Hochspeyer und Ludwigshafen – bei etwa gleichen Kosten wesentlich höhere Fahrzeitgewinne erbringen würden?

Der Bericht der deutsch-französischen Arbeitsgruppe zeigt auf, daß ein Neubau zwischen Hochspeyer und Ludwigshafen mit einem Investitionsvolumen von bereits heute 1,6 Mrd. DM einen Fahrzeitgewinn von 14 Minuten gegenüber einem reinen Ausbau in der Relation Hochspeyer–Neustadt/Weinstraße–Mannheim aufweisen würde.

6. Hat die Bundesregierung eine Abwägung vorgenommen im Sinne einer Umweltbilanz zwischen dem notwendigen Landschaftsverbrauch für die (teilweise) Neutrassierung der Strecke und der infolge kürzerer Fahrzeiten höheren Attraktivität der Verbindung und der hierdurch erzielbaren zusätzlichen Verkehrsverlagerungen auf die Schiene, wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Eine Vorstudie zur Untersuchung der Umweltverträglichkeit kommt zu dem Ergebnis, daß eine Neutrassierung zwischen Hochspeyer und Oggersheim mit Tunnelführung durch den Pfälzerwald im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit in bezug auf beinahe alle untersuchten Schutzgüter als kritischste Variante eingeschätzt wird. Eine Bündelung mit der Bundesautobahn A 650 würde in bezug auf die Auswirkungen auf die meisten Schutzgüter günstiger trassiert werden können. Diese Lösung, bringt jedoch die vergleichsweise schwerwiegendsten Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, daß im Zuge der Neubaustrecke zwischen Stuttgart und München auf dem Teilstück zwischen Stuttgart und Ulm 4 Milliarden DM investiert werden, um einen Fahrzeitgewinn von fünfzehn Minuten zu realisieren, und wie sieht sie hier die Verhältnismäßigkeit?

Die bisherigen Konzepte der Schnellbahnverbindung Stuttgart–Ulm–Augsburg erfordern Investitionen in der Relation Stuttgart–Ulm in dieser Größenordnung. Die Bundesregierung ist der Meinung, daß hiermit ein Kostenrahmen erreicht ist, der eine Wirtschaftlichkeit nicht mehr erwarten läßt.

8. Die Bundesregierung argumentiert, die für die Strecke Saarbrücken–Mannheim jetzt vorgesehene Lösung sei von der Fahrzeit her gleichwertig zu der Verbindung über Straßburg, nachdem die französische Seite auf die nördliche Umfahrung von Straßburg verzichtet. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß diese Trassenvariante auf französischer Seite nicht zu einem späteren Zeitpunkt doch realisiert wird mit dann erheblichem Zeitgewinn auf der Verbindung über Straßburg gegenüber der Verbindung über Saarbrücken?

Der Bericht der deutsch-französischen Arbeitsgruppe zeigt auf, daß eine nördliche Umfahrung von Straßburg sowohl auf deutscher wie auch auf französischer Seite zu erheblichen ökologischen Problemen führen würde. Mit den derzeitigen technischen Möglichkeiten ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine umweltverträgliche Lösung nicht machbar.

9. Ist es richtig, daß nach der von der Bundesregierung favorisierten Lösung die Verbindung Paris–Mannheim über Straßburg kürzere Fahrzeiten aufweist als über Saarbrücken?

Bei der von der Bundesregierung angestrebten Lösung ist die Fahrzeit in der Relation Paris–Mannheim über Straßburg um 4 Minuten geringer als über Saarbrücken.

10. Kann von einer gleichwertigen Verbindung gesprochen werden, wenn auf der längeren Strecke über Straßburg zu allen Zielen in der Bundesrepublik Deutschland kürzere Fahrzeiten erzielt werden als auf der kürzeren Strecke über Saarbrücken?

Die beiden Schnellbahntrassen über Straßburg und Saarbrücken werden ein tragendes West-Ost-Verbindungselement eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bilden. Insbesondere wegen der annähernd gleichen Fahrzeiten kann dabei der nördliche Ast über Saarbrücken–Ludwigshafen/Mannheim mit Weiterführung in Richtung Osten für die Anbindung der neuen Bundesländer an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einen wesentlichen Beitrag leisten.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333